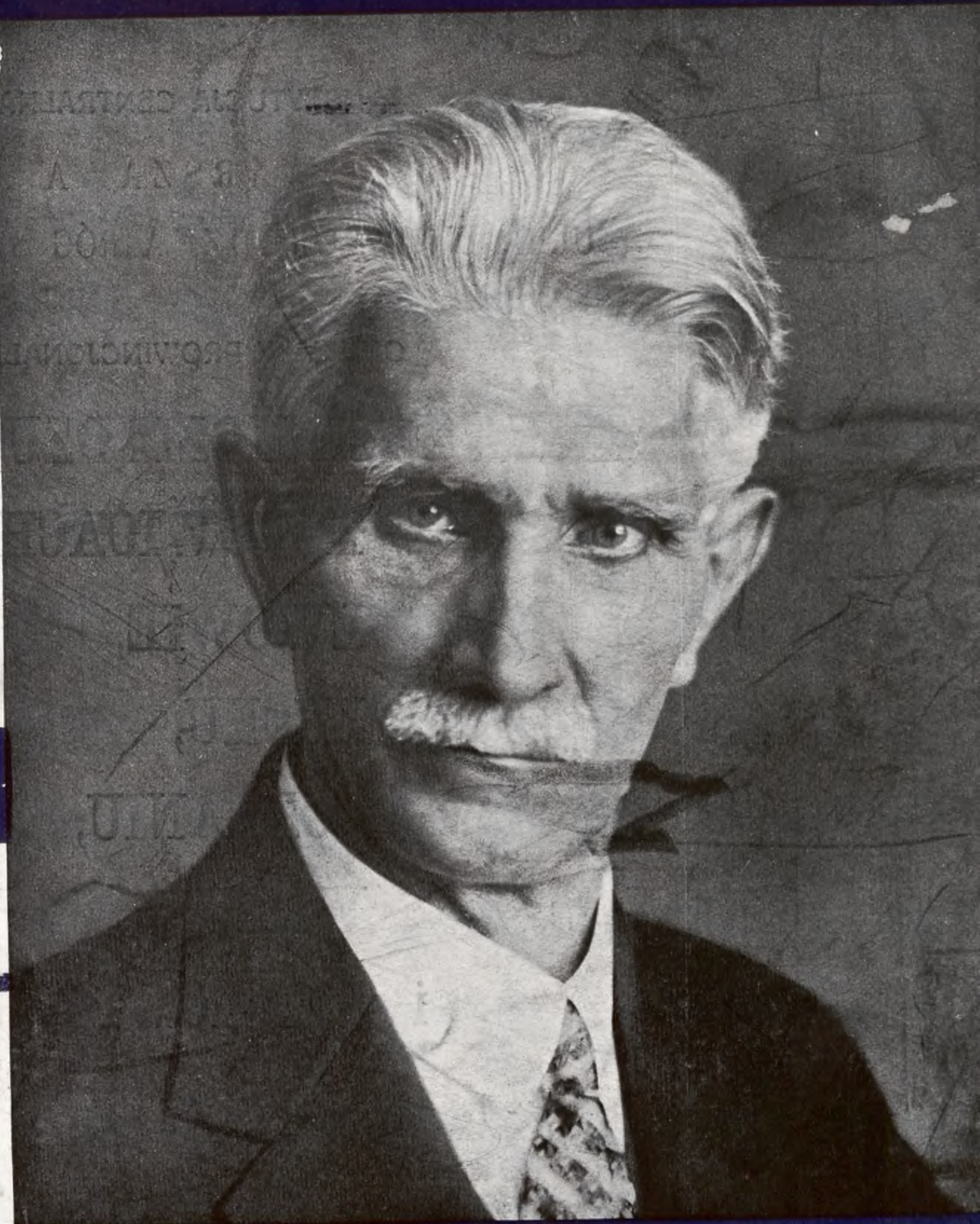
Zł 1,50

FLOTA NARODOWA

N 1

GRUDZIEŃ

1 9 2 8



IGNACY DASZYŃSKI
MARSZAŁEK SEJMU
PREZES KOMITETU
FLOTY NARODOWEJ

ORGAN KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

CENA ZŁ. 1,50 GR.

FLOTA NARODOWA

Organ Komitetu Floty Narodowej

POD REDAKCJĄ
RADOSŁAWA KRAJEWSKIEGO I STANISŁAWA LECH-TOMCZAKA

ROK 1. WARSZAWA, GRUDZIEŃ 1928 R. Nr. 1.

POTĘŻNA MORSKA MARYNARKA HANDLOWA TO NIEODZOWNY WARUNEK ROZKWITU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

WSZYSCY POLACY WINNI WSPÓŁDZIAŁAĆ Z KOMITETEM FLOTY NARODOWEJ, BY TĘ POTĘŻNĄ MARYNARKĘ MORSKĄ STWORZYĆ.

OD WYDAWNICTWA

Utworzenie Komitetu Floty Narodowej spotkało się z niezwykle żywym oddźwiękiem w całem społeczeństwie polskiem.

Niedawno istniejący (na mocy ustawy sejmowej z dn. 16.II 1927 r.) Komitet Floty Narodowej dzięki poparciu ze strony społeczeństwa i dzięki swej własnej żywotności w chwili obecnej już posiada 218 kół prowincjonalnych i przeszło 50.000 członków.

Życie organizacyjne tak znacznej ilości kół, tak znacznego zastępu czynnych członków i powaga samej sprawy domagają się specjalnego łącznika w postaci czasopisma, któreby przynajmniej raz w miesiąc powiadamiało członków i opinję publiczną o życiu organizacyjnem Komitetu Floty Narodowej, o dokonanych przezeń czynnościach i o ewentualnych jego zamierzeniach na przyszłość.

Ten właśnie niezmiernie ważki powód, będący nieodzownym wurunkiem jaknajbardziej pomyślnego rozwoju instytucji, przyczynił się do zapoczątkowania naszego czasopisma pod nazwą „FLOTA NARODOWA".

„FLOTA NARODOWA", jako organ nawpółurzędowej instytucji, będzie zamieszczała artykuły i odezwy, będące wyrazem polskiej polityki morskiej oraz wiadomości o polityce morskiej państw obcych.

„FLOTA NARODOWA" będzie informowała o działalności poszczególnych osób, grup i instytucyj, mających na celu rozbudowę polskiej marynarki handlowej.

„FLOTA NARODOWA" będzie zamieszczała wiadomości o budownictwie okrętów, stoczniach, dokach, o ruchu okrętowym w naszych portach, o polskich linjach okrętowych i ich rentowności, o handlu morskim.

„FLOTA NARODOWA" nadewszystko jednak poświęci najwięcej miejsca sprawom organizacji i działalności kół i członków Komitetu Floty Narodowej.

„FLOTA NARODOWA" będzie się ukazywała jako czasopismo ilustrowane raz na miesiąc.

ODEZWA
DO SPOŁECZEŃSTWA POLSKIEGO

POLSKA współczesna bez morza istnieć nie może. Nie jest to frazes, ani chęć ozdobienia Jej majestatu widokiem morza, pokrytego kwietnikiem flag okrętowych. Wymagają tego Jej potrzeby gospodarcze i polityczne. Bez morza niezależność polityczna i gospodarcza Polski stałaby się fikcją. Odcięci od świata bylibyśmy podporządkowani nieżyczliwej, a często wrogiej polityce ekonomicznej mocarstw; w razie wojny armja nasza, pozbawiona surowców i materjałów wojennych, zmuszona byłaby walczyć bez nadziei zwycięstwa.

Niepodległość naszego państwa — ten skarb najcenniejszy, o który walczyły pokolenia — stałaby się również fikcją.

Musimy zatem stać się czynnikiem na morzu, a przez nie i na dalekich oceanach, czynnikiem realnym, konkretnym i mocnym.

Musimy stworzyć flotę.

O flotę wojenną troszczy się Ministerstwo Spraw Wojskowych.

Handlowej floty żaden rząd nie może sam stworzyć i nie jest do tego powołany.

Cała handlowa flota rządowa wynosi obecnie 30 tysięcy tonn pojemności, t. j. tyle, co jeden większy statek oceaniczny.

Flotę zbudować może tylko naród, społeczeństwo.

Pracy w tym kierunku podjął się Komitet Floty Narodowej.

Jest to praca obliczona na dziesiątki lat. Praca konieczna, którą musimy wykonać.

Zasadą organizacji Komitetu Floty Narodowej jest: każdy obywatel polski winien złożyć rocznie na ten cel najmniej 1 złoty. Opłacający tę kwotę staje się członkiem Komitetu Floty Narodowej i otrzymuje (z Centralnego Biura w Warszawie) legitymację.

Trzydzieści miljonów obywateli może swojemi składkami budować corocznie kilkanaście parostatków morskich.

W imię więc potrzeb życia Polski współczesnej, w imię ugruntowania Jej niepodległości i dobrobytu winni wszyscy stać się członkami Komitetu Floty Narodowej.

Wzywamy wszystkich do spełnienia tego obowiązku obywatelskiego.

SEKRETARZ GENERALNY K. FL. N.
(—) **Gen. M. ZARUSKI.**

PREZES KOMITETU FL. NAR. MARSZAŁEK SEJMU
(—) **IGNACY DASZYŃSKI.**

PRZEMÓWIENIE P. MINISTRA PRZEMYSŁU i HANDLU INŻ. E. KWIATKOWSKIEGO NA KONFERENCJI PRASOWEJ K. F. N.

Przyp. red.: Dn. 11.X r. b. odbyła się konferencja prasowa Koła Stołecznego Komitetu Floty Narodowej pod przewodnictwem p. prezydenta inż. Słomińskiego, na której p. minister przemysłu i handlu inż. E. Kwiatkowski wygłosił przemówienie, które podajemy tu w streszczeniu.

Korzystając z inicjatywy warszawskiego oddziału Komitetu Floty Narodowej pragnę stwierdzić, że w ciągu ostatnich lat zaszła głęboka zmiana w stosunku całego społeczeństwa do zagadnienia morskiego Polski. Jeżeli społeczeństwo polskie wytrwa na tej drodze i jeśli nadal będzie pogłębiać ten stosunek, jeżeli coraz intensywniej będzie czynnie współpracować z inicjatywą rządu, samorządów i organizacyj społecznych takich, jak Komitet Floty Narodowej i Liga Morska i Rzeczna — to w pracy tej zdobędzie największe, nie przeczuwane nawet dziś sukcesy moralne i gospodarcze.

Podkreślam zasługi województwa śląskiego, które pierwsze z województw i samorządów podjęło i realizuje obecnie zakup 4 nowych okrętów dla „Żeglugi Polskiej".

Poważną akcję w tej dziedzinie również prowadzą organizacje społeczne w pierwszą rocznicę 10-lecia niepodległości z Komitetem Floty Narodowej i Ligą Morską na czele oraz szereg organizacyj handlowych, które z własnej inicjatywy coraz usilniej wiążą swą pracę z wybrzeżem morskiem.

Wreszcie muszę podkreślić, że w szeregach pracowników państwowych i instytucyj publicznych, a więc w kierownictwie budowy portu w Gdyni, w urzędzie marynarki handlowej, w dyrekcjach kolejowych i w bankach państwowych, w Żegludze Polskiej oraz w radzie portu w Gdańsku wyrosła kadrówka entuzjastów, obdarzonych zmysłem realnym i twórczym, których całą radością życia jest praca koło rozwoju i rozkwitu Polski jako państwa morskiego.

W roku bieżącym około 10 mil. tonn towarów przejdzie z Polski i do Polski przez Gdańsk i Gdynię. Jest to liczba towarów, która, załadowana do wagonów, opasałaby szczelnie granice państwa polskiego.

Wciąż jeszcze ujawnia się nierozsądne, oparte na elementarnej ignorancji, twierdzenie, że wysiłki nasze w pracy morskiej, wysiłki około rozbudowy portu w Gdyni i floty handlowej wynikają nie z realnej potrzeby ekonomicznej, lecz chęci szkodzenia innym, obcym interesom.

Nic bardziej fałszywego.

Sąsiednie rynki zbytu są albo przesycone towarem, albo ograniczone w inny sposób dla konsumcji, albo wreszcie uniedostępnione z powodu braku traktatów handlowych.

Tymczasem zniszczone gospodarstwo polskie powraca do życia.

Wyrazem tego jest wzrost zatrudnienia w przemyśle przetwórczym, a mianowicie 1 września 1926 r. przemysł przetwórczy zatrudniał 370.000 robotników; w tym samym czasie w 1927 r. pracowało w tym przemyśle 480.000, a na 1 września 1928 r.—590.000 osób.

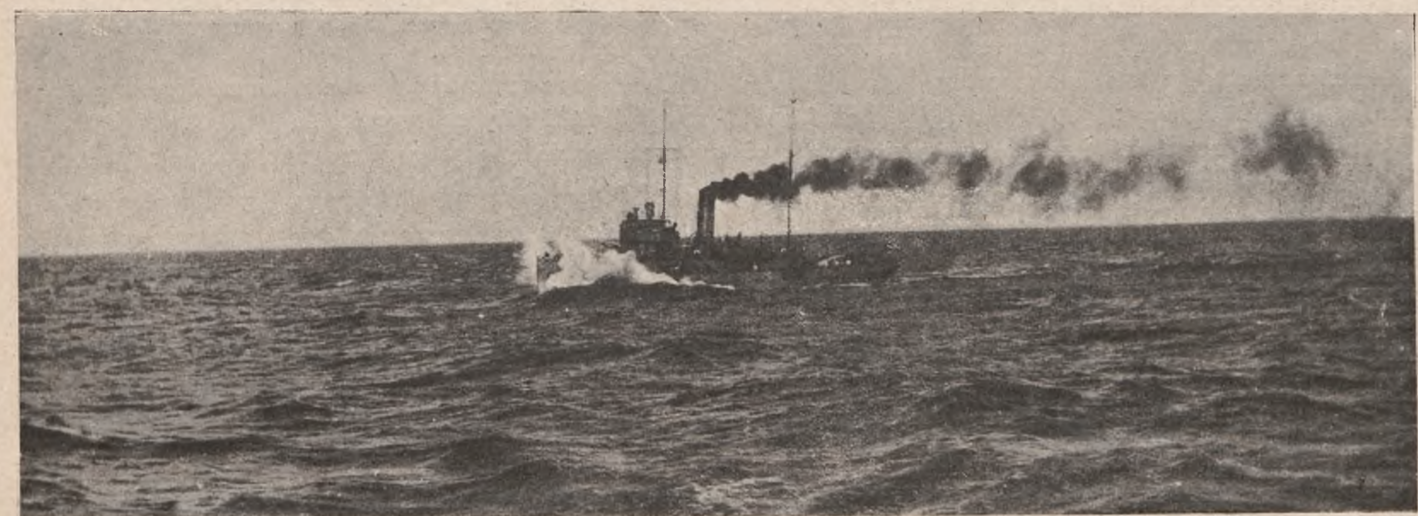
Bez wolnego dostępu do morza, bez możności pracy handlowej w Gdańsku i Gdyni Polska byłaby skazana na najokropniejszą nędzę.

Gdyby tylko trzecia część towarów była pozbawiona możności wyjścia na zewnątrz przez morze, bezrobocie w Polsce sięgałoby dziś 400.000 ludzi.

Jeden z czynników uzdrowienia bilansu handlowego, to okręt polski.

Niech więc społeczeństwo polskie zrozumie, że każdy grosz, złożony dziś na rozwój floty handlowej— to jego własny dobrobyt w przyszłości.

Z POLSKIEJ MARYNARKI



Kanonierka O. R. P. „Komendant Piłsudski" na morzu.

GEN. MARJUSZ ZARUSKI:

ZNACZENIE MORZA DLA POLSKI

Nie ulega żadnej wątpliwości, że, czy to będzie opromieniona chłodnemi blaskami północnego słońca współczesna Islandja, czy starożytna Fenicja, czy Rzym, czy Japonja—wszędzie morze żłobiło w przebiegu wieków zarówno w układzie politycznym i gospodarczym, jak i w charakterach mieszkańców, niczem niezatarte rysy. „Kto panuje na morzu — panuje nad światem" pisał już Cicero.

Pragnę tę wielką światową miarę zastosować do Polski, udowodnić, że Polska współczesna bez morza istnieć nie może. Jej niepodległość będzie fikcją, jeżeli nie zdoła oprzeć się mocną stopą o brzeg morski. Że zatem niema takich ofiar, którychby nie powinna ponieść, ażeby ugruntować się na tem rzeczywiście odwiecznem polskiem wybrzeżu.

Wielkie są pod tym względem nasze przewiny w przeszłości. Nie rozumieliśmy tej prawdy, którą głosił Cicero, chociaż czytaliśmy jego mowy, obojętnie patrzyliśmy, jak w ujściu naszej Wisły zagospodarowuje się wróg, odcinając nas systematycznie od zetknięcia się ze światem: z krajem, gdzie cytryna dojrzewa, gdzie ławice śledzi same płyną do sieci i gdzie w trudzie doświadczeń dziejowych tworzą się prawa człowieka.

Nic to nas nie wzruszało, że Gdańsk tuczył się i pęczniał polską pszenicą, a kaprów, którzy z rozkazu króla pełnili służbę na morzu, publicznie ścinał na rynku (1568). Gorzej jeszcze, szlachta „z zadowoleniem — pisze Czołowski — dowiadywała się, że przed portem gdańskim krąży flota duńska i pilnuje, aby cła (królewskie — przyp. aut.) nie zostały wprowadzone".

Słowa te zaiste są straszne.

Chwała niech będzie Bogu, że tyczą się one przeszłości i że my już niezdolni jesteśmy patrzeć z zadowoleniem na krążącą przed Gdańskiem obcą flotę wojenną.

Wszakże i dziś wśród szerokiego ogółu społeczeństwa niema dostatecznego zrozumienia sprawy. Jest rzeczą powszednią traktowanie kwestji rozbudowy urządzeń morskich (floty, portów etc.) z punktu widzenia zbiórek ulicznych na rozmaite humanitarne i niezaprzeczenie szacowne cele. Stawia się na równi potrzebę np. podniesienia kulturalnego małego miasteczka z zagadnieniem opanowania przez Polskę morza.

Proszę, powtarzam, wyobrazić sobie na chwilę, że stało się zadość życzeniom rozmaitych „aniołów pokoju" z pod znaków czarnego dwugłowego orła i że granica nasza na północy i zachodzie została „wyrównana", to znaczy, że przed Gdynią i Gdańskiem zaczęła znów krążyć obca flota wojenna, a my zostaliśmy znów wyparci z nad brzegów morza.

Czy moglibyśmy w tych warunkach państwo swe nazywać niepodległem?

Zdaje się, iż pobieżny rzut oka wystarczy, ażeby dać odpowiedź przeczącą.

Niewątpliwie, niepodległość nasza wówczas byłaby czystej wody fikcją.

Pod względem politycznym bylibyśmy tworem, duszącym się z braku tchu wśród obcego, a często wrogiego nam żywiołu. Wystarczyłoby nowego jakiegoś „świętego" przymierza, ażeby zaczęła się agonja takiego organizmu politycznego, niezdolnego z powodu braku bezpośredniej styczności ze światem wprost do życia. W razie wojny „święte przymierze" nie omieszkałoby, rzecz prosta, przeciąć dowozu surowców i fabrykatów wojennych, wytrącając w ten sposób najlepszej armji broń z ręki. Samo istnienie armji wówczas okazałoby się zbytecznem. Punkt ciężkości bytu państwowego przeniósłby się na dyplomację, również bezsilną jak armja i skazaną z góry na upokarzające lekceważenie ze strony czujących swą siłę szczęśliwszych sąsiadów.

Pod względem gospodarczym sytuacja również byłaby bezapelacyjnie „podległą". Ceny na naszych rynkach nie my ustalalibyśmy, lecz dyktowaliby nam je sąsiedzi, najwyżej pod tym względem stojący t. j. Niemcy, regulując je odpowiednio do podaży i popytu na swoich własnych rynkach, wyzyskując nas zawsze i wszędzie i skazując na zagładę te gałęzie życia gospodarczego, któreby mogły wytworzyć szkodliwą dla nich konkurencję.

Pod względem moralnym — że trzymam się przyjętego już poprzednio porządku — stopniowo musielibyśmy zacząć się staczać do poziomu psychologji niewolnika, lekceważonego i potrącanego na każdym kroku i we wszelkich dziedzinach życia, za wyjątkiem— rzecz znana i wypróbowana już przez sąsiadów naszych — dziedziny szynków i kabaretów.

Dość już przykładów i rozważań, które naprawdę powinny być zbędne, do tego stopnia kwestje omawiane są niewątpliwe.

Powtarzam, zresztą, nie po raz pierwszy: przyszłość Polski leży na morzu. Jej bogactwo i byt niepodległy zależą od tego, czy zdoła ona ugruntować się mocno na brzegu i realnie opanować morze.

Musi to ona uczynić. Jest to nakaz państwowego życia. Ona, to znaczy my sami—społeczeństwo. Musimy wystawić wielką flotę handlową i wojenną, zbudować porty, stworzyć własny handel zamorski.

Zadania tego podjął się Komitet Floty Narodowej, istniejący na mocy ustawy sejmowej z dnia 16 lutego 1927 r. i pozostający pod przewodnictwem każdorazowego marszałka sejmu.

Adres Komitetu Floty Narodowej: Warszawa, Elektoralna Nr. 2, telefon 30-34. Konto czekowe P. K. O. Nr. 30.

RADOSŁAW KRAJEWSKI:

FLOTA A AKTYWNOŚĆ PAŃSTWOW. BILANSU HANDLOWEGO

Próby zahamowania dowozu do Polski, zamknięcia granic dla importu przyczyniały się do eliminowania Polski z życia gospodarczego Europy, nie wytrzymywały krytyki życia.

Konwencje jednak międzynarodowe pozbawiają nas obrony przed inwazją gospodarczą państw obcych.

Państwa obce na mocy umów handlowych dość intensywnie starają się eksportować swoje towary do nas.

Jeśli nie będziemy umieli dać zagranicy w równej mierze własnych towarów i jeśliby to miało trwać dłuższy przeciąg czasu, czeka Polskę to zło, jakiego ofiarą w takich wypadkach bywa każde państwo: dewaluacja niszczy nagromadzone oszczędności, powoduje ogólne zbiednienie, brak pracy, wyprzedaż stopniową majątku narodowego do rąk obcych, słowem niewolę gospodarczą, gorszą niekiedy od politycznej.

Eksport polski stale zwiększa się, ale ciągle jeszcze jest zbyt mały, by uczynić aktywnym nasz bilans handlowy.

Tak często wspominany krótkotrwały okres aktywności naszego bilansu handlowego nie był objawem naszej szczególnej żywotności gospodarczej w ówczesnej dobie.

Przeciwnie! Powstał skutkiem niebywałego spadku konsumpcji wewnątrz kraju, słabej siły nabywczej naszego pieniądza i nadmiernego pobytu w kraju na waluty obce, dla uzyskania których pozbywaliśmy się towarów naszych poniżej ich wartości.

Uczynienie aktywnym naszego bilansu handlowego, respective płatniczego, jest dziś w Polsce rzeczą bogdaj najważniejszą, jest przytem rzeczą niełatwą i wymagającą usilnego współdziałania rządu i społeczeństwa w sferze powoływania do życia tych gałęzi wytwórczości, których powstanie będzie przeciwdziałać napływowi towarów obcych do kraju, lub które dostarczą produktów, nadających się na eksport.

Nasza polityka eksportowa jeszcze do niedawna nie była właściwą. Staraliśmy się znaleźć podatny grunt dla naszego eksportu na rynkach najbliższych, na rynkach lądowych.

Zbyt atoli wielka konkurencja, rozporządzająca stosunkowo niskiemi cenami i bardzo dogodnemi warunkami kredytu, zbyt wysokie cła wwozowe, brak tranzytu przez Niemcy, brak normalnych stosunków handlowych z Rosją—nie pozwoliły na należyte wzmożenie naszego eksportu na rynki lądowe.

Dziś coraz bardziej oczywistem staje się, że *nasz wywóz może się wzmóc tylko dzięki rynkom zamorskim,* gdzie cła wwozowe są stosunkowo niewielkie, konkurencja znacznie mniejsza, nasycenie towarami nieznaczne.



Zaokrętowanie motorówki na O. R. P. „Wilja".

Południowa Ameryka, dominja angielskie, Afryka południowa, Azja i wiele innych lądów zamorskich, wysp to najbardziej wdzięczny teren dla naszego eksportu.

I na te właśnie rynki już na razie w niewielkich ilościach poczynają zdążać nasze towary: cement do Brazylji, cukier do Chin, krochmal do Anglji, inne produkty naszej pracy do Australji, do Afryki, do Turcji, do Japonji.

Coraz szerzej w Polsce poczynamy uświadamiać to sobie, że aktywność naszego państwowego bilansu handlowego uzależniona jest od rozwoju naszego handlu morskiego, że polski towar, wysłany pod polską etykietą i na okręcie pod polską banderą przyniesie największe zyski.

I w związku z tem dla kierowania towarów w myśl właściwej naszej polityki gospodarczej powstał „Syndykat Polskich Towarzystw Spedycyjnych"; dla poparcia naszego eksportu ułatwieniami kredytowemi tworzona jest specjalna instytucja pod nazwą „Tow. Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych", sprawą aktualną staje się chłodnia w Gdyni, domy warrantujące towar, wolna strefa portowa.

Coraz bardziej poczynamy rozbudowywać naszą marynarkę handlową, obok istniejącego tonażu okrętowego „Żeglugi Polskiej" powstały lub powstają stałe połączenia z bardziej odległemi rynkami świata: linja okrętowa do Anglji, linja okrętowa do Stanów Zjednoczonych Am. Półn., dwie linje okrętowe do Ameryki Południowej (jedna fińska z Gdańska, druga francuska z Gdyni), linja szwedzka (lewantyńska), linja do Indji, Chin i Japonji.

Coraz bardziej jasnem staje się to, że chcąc od ludzkości brać wytwory jej pracy, trzeba wzamian dawać jej wytwory własnej pracy, że dla podtrzymania naszego eksportu morskiego, dla aktywności względnie równowagi państwowego bilansu handlowego niezbędną jest nasza własna dostatecznie wielka marynarka handlowa.

CZŁONKOWIE K. FL. N. OTRZYMUJĄ PRZY ZAPRENUMEROWANIU „FLOTY NARODOWEJ" USTĘPSTWA

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W ROKU 1928

W tonnach.

Rok Miesiące	Statki Ogółem	Statki Z ładunkiem	Statki Próżne	Pojemność netto	Ładunek	Pasażerowie	Statki Ogółem	Statki Z ładunkiem	Statki Próżne	Pojemność netto	Ładunek	W tem węgla	Pasażerowie	Przeciętne dni postoju [1])
	WESZŁO						WYSZŁO							
1926	*298*	*17*	*281*	*204 767*	*179*	*764*	*303*	*291*	*12*	*208 194*	*413 826*	*402 246*	*6 385*	*4,4*
1927	*530*	34	496	*422 939*	*6 702*	*1 514*	*519*	514	5	*416 322*	*889 439*	878 183	*7 990*	*4,0*
IX	66	6	60	47 138	8	293	64	64	—	46 063	99 321	96 773	848	*3,7*
X	51	3	48	41 288	43	83	51	50	1	42 421	97 165	97 165	716	*4,0*
XI	64	6	58	47 365	2 815	24	59	58	1	43 698	94 577	91 777	855	*3,7*
XII	66	3	63	51 737	947	19	64	62	2	50 941	108 895	103 598	957	*4,3*
1928														
I	61	6	55	49 194	2 793	5	66	58	8	50 585	106 728	105 727	303	*4,7*
II	63	10	53	55 971	6 003	7	63	57	6	55 265	106 998	106 775	756	*3,8*
III	73	12	61	61 801	5 208	25	74	66	8	63 671	118 233	113 211	1 339	*3,7*
IV	77	11	66	73 555	13 480	41	73	68	5	70 715	135 340	129 931	939	*4,0*
V	108	27	81	92 738	28 898	702	103	93	10	86 442	157 078	148 162	1 172	*4,6*
VI	110	32	78	88 370	37 504	332	114	98	16	95 139	156 916	155 212	1 956	*4,5*
VII	123	27	96	103 326	33 888	1 273	118	99	19	101 063	169 311	168 489	1 588	*3,9*
VIII	110	26	84	108 486	39 403	325	108	91	17	102 442	165 312	164 896	2 169	*3,9*
IX	114	14	100	102 212	7 040	247	118	108	10	108 569	197 219	197 061	2 283	*3,9*

1) Czas postoju liczono od dnia przybycia do dnia odejścia włącznie.

Źródło: Sprawozdania Urzędu Marynarki Handlowej w Gdyni i „Wiad. Stat.".

RUCH TOWARÓW PRZEWIEZIONYCH STATKAMI P. P. „ŻEGLUGA POLSKA" W R. 1928 [1])

W tonnach:

Rok — Miesiąc	Ogółem	Węgiel	Drewno	Ruda i złom	Nawozy		Drobnica i różne
					Fosforyty	Tomasówka	
O G Ó Ł E M:							
1927	*308 060*	*193 685*	*68 265*	*22 610*	*6 800*	*16 105*	*595*
1928							
I — III	94 914	62 621	4 788	2 729	6 280	100	8 396
IV — VI	90 419	55 651	5 026	5 650	10 900	—	13 192
VII — IX	132 502[2])	72 492	9 022	19 844	10 600	17 300	3 244
VII	38 745	12 373	5 509	8 412	3 200	8 400	851
VIII	48 393	26 706	639	5 725	4 600	8 900	1 823
IX	45 364	33 413	2 874	5 707	2 800	—	570
W PRZYWOZIE DO POLSKI:							
1927	*40 044*	—	—	*17 244*	*6 800*	*15 405*	*595*
1928							
I — III	12 983	2 403	—	2 729	5 780	100	1 971
IV — VI	29 175	—	2 611	5 650	10 300	—	10 614
VII — IX	46 039	—	—	16 964	10 600	17 300	1 175
VII	20 863	—	—	8 412	3 200	8 400	851
VIII	19 414	—	—	5 725	4 600	8 900	189
IX	5 762	—	—	2 827	2 800	—	135
W WYWOZIE Z POLSKI:							
1927	*219 381*	*151 116*	*68 265*	—	—	—	—
1928							
I — III	74 012	52 964	4 788	—	—	—	6 260
IV — VI	58 572	55 651	2 415	—	—	—	506
VII — IX	76 335	65 679	9 022	—	—	—	1 634
VII	17 882	12 373	5 509	—	—	—	—
VIII	24 283	22 010	639	—	—	—	1 634
IX	34 170	31 296	2 874	—	—	—	—
W PRZEWOZIE MIĘDZY PORTAMI ZAGRANICZNEMI:							
1927	*48 635*	*42 569*	—	*5 366*	—	*700*	—
1928							
I — III	7 919	7 254	—	—	500	—	165
IV — VI	2 672	—	—	—	600	—	2 072
VII — IX	10 128	6 813	—	2 880	—	—	435
VII	—	—	—	—	—	—	—
VIII	4 696	4 696	—	—	—	—	—
IX	5 432	5 117[2])	—	2 880	—	—	435

[1]) Statki „Katowice", „Kraków", „Niemen", „Poznań", Tczew", „Toruń", „Wilno", „Wisła" i „Warta".
[2]) W tem koksu 2 117 tonn.
Źródło: Dane P. P. „Żegluga Polska".

STOSUNKI HANDLOWE POLSKO-KANADYJSKIE

Zestawienie obrotów handlowych polsko-kanadyjskich za rok 1927/8 wykazuje dość poważny wzrost eksportu polskiego do Kanady.

Gdy import z Polski do Kanady w roku gospodarczym 1925/6 wyniósł dol. 35.566, w r. 1926/7 dol. 43.875, to za rok ubiegły 1927/8 cyfra ta sięga dol. 135.452, to znaczy, że eksport Polski do Kanady wzrósł przeszło trzykrotnie. Jedna tylko pozycja eksportowa, mianowicie nasion koniczyny niemal dwukrotnie przewyższa cały polski eksport do Kanady roku 1926/7.

Import towarów kanadyjskich do Polski w porównaniu z rokiem 1926/7 wykazuje również cyfrę trzykrotnie wyższą, jednak w porównaniu z r. 1925/6 jest czterokrotnie mniejszy, a najbardziej znamiennym jest fakt, że $^3/_4$ importu kanadyjskiego do Polski stanowi mąka pszenna. Gdyby więc urodzaje roku bieżącego pozwoliły na niesprowadzanie mąki kanadyjskiej, to przy tych samych nawet nie lepszych konjunkturach na rok przyszły — osiągnęlibyśmy czynny bilans handlowy z Kanadą.

Bliższe rozpatrzenie listy artykułów, importowanych z Polski do Kanady nasuwa następujące uwagi:

1. Na liście towarów, importowanych z Polski do Kanady, niema takich towarów, których Kanada wwozi największe ilości, jak węgiel, cukier, nafta i inne. Tego stanu rzeczy, w obecnych konjunkturach prawdopodobnie nie da się zmienić. Węgiel przychodzi do Kanady z Anglji i Stanów Zjednoczonych, a obydwa te rynki zakupów są uprzywilejowane — pierwszy przez taryfę celną, drugi przez bliski i łatwy transport. Cukier dostarczają Kanadzie Antyle również za bliskim morskim frachtem. Naftę — Stany Zjednoczone.

2. Na liście tej bądź niema wcale takich wyrobów, lub jest ich znikoma ilość (choć zlekka wzrastająca nieraz), które stanowią nasz eksport konkurencyjny, a więc manufaktura, platery, naczynia emaljowane, wódki, meble, szczecina, żołądki cielęce.

W tej dziedzinie jest z naszej strony wiele do zrobienia. Importerzy tutejsi przyzwyczajeni są jednak do cen cif port kanadyjski i do płacenia w porcie odbiorczym, co bez udziału któregoś z banków polskich, któryby dyskontował polskim sprzedawcom konosamenty — nie da się pomyśleć.

3. Listy towarów importowanych z Polski za kilka ostatnich lat wykazują ich zmienność, co dowodzi, że niema ciągłości w stosunkach handlowych na te same towary, lecz że tranzakcje są wypadkowe np. nasiona buraczane. W roku 1926/7 sprzedano tu tych nasion za 3.642 dol., w ub. roku pozycja ta wcale nie figuruje.

4. Wzrost importu polskiego do Kanady na niektóre artykuły wskazuje, że znalazły one dobre przyjęcie na tutejszym rynku, a zatem mają widoki dalszego wzrostu zapotrzebowania ze strony Kanady. Do tych towarów należą: nasiona koniczyny, smoła, futra, koce, jedwabie na krawaty, kapelusze filcowe, meble, naczynia emaljowane.

5. Spadek importu polskiego do Kanady na inne znów towary świadczy o małem zainteresowaniu polskich eksporterów. Zapotrzebowanie bowiem na te towary istnieje. Takimi artykułami są: wódki, filc prasowany, nasiona buraczane, pierze, puch. Dla orjentacji załącza się spis towarów importowanych za rok 1926/7. Dalszy zbyt tych towarów wymaga albo reklamy, jak wódki, albo nadsyłania stałego cenników w języku angielskim. Rok obecny i przyszły wyjątkowo nadaje się do wzmożenia zainteresowań polskiego eksportu do Kanady. Rekordowe tegoroczne zbiory w Kanadzie ($^1/_2$ miljarda buszli pszenicy wobec 387 milj. buszli w roku zeszłym) zapowiadają znaczny skok ogólnej zamożności i siły nabywczej na wszelkie towary. *„P. Inst. Export".*

EKSPORT Z POLSKI WYROBÓW SZKLANYCH DO MEKSYKU.

Meksyk nie posiada zupełnie rozwiniętego przemysłu szklanego, istnieją wobec tego znaczne możliwości lokowania na tamtejszym rynku polskich wyrobów szklanych. Według informacji Konsulatu Generalnego R. P. w Meksyku istnieje zapotrzebowanie na kilka miljonów butelek używanych do piwa i wódek. Butelki opłacają cło łącznie z dodatkowemi opłatami według art. 286—288 b. meksykańskiej taryfy celnej. 80 groszy brutto, gdy każda sztuka waży od 50 do 100 gr. i nie posiada żadnych ozdób, 60 groszy przy wadze sztuki oo 100 do 200 gr., 45 groszy przy wadze sztuki do 200 do 400 gr., 35 groszy przy wadze sztuki ponad 400 gr.

Cło wyżej wymienione pobiera się od 1 kg. brutto wagi, t. zn. łącznie z opakowaniem.

Cło wwozowe na szkło okienne według pozycji 298—305 taryfy celnej wynosi: przy wadze sztuki do 300 gr. — zł. 2, przy wadze ponad 300 gr. — zł. 1,50, dla szkła ozdobnego — zł. 2,50, złoconego, srebrzonego i kolorowego — zł. 3, oprawionego w metal niezłocony i niesrebrzony — zł. 3,50, ditto w metal zwyczajny złocony lub srebrzony — zł. 7,50, oprawiony w metal zwykły dla celów łączenia witraży — zł. 1,50, szkło w płytach niewyszczególn. — zł. 0,50, ditto grubości powyżej 1 cm. — zł. 0,25.

Wyżej wymienione cło rozumie się od 1 kg. wagi brutto. Wzywa się tą drogą firmy eksportowe szkła szybowego i butelkowego do przesłania pod adresem — Agencia Commercial de Consulado General de Polonia — Mexico D. F. Paseo de la Reforma 42: kolekcji wzorów, druków reklamowych, cenników i t. p. materjałów propagandowo-informacyjnych. Przesyłając materjały te należy z góry opłacić cło i fracht.

EKSPORT DROBIU BITEGO DO FRANCJI.

Przy eksporcie drobiu bitego do Francji zaświadczenia sanitarne polskich urzędów są wystarczające dla urzędów francuskich. Drób bity pochodzenia polskiego opłaca przy wwozie taryfę minimal. t. j. 100 frs. od 100 kg. wagi brutto.

Rynek francuski jest b. pojemny, lecz niezmiernie wymagający tak pod względem jakości, jak i pod względem jednorodności towaru oraz opakowania, które musi odpowiadać warunkom tamtejszym.

DZIAŁ ORGANIZACYJNY K.F.N.

USTAWA Z DN. 16/II 1927 R. O KOMITECIE FLOTY NARODOWEJ

„Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej“ z dn. 23 marca 1927 roku, Nr. 27, poz. 206.

Art. 1.

W celu skoordynowania działalności poszczególnych instytucyj, grup społecznych oraz osób, dążących do utworzenia polskiej floty morskiej, ustanawia się Komitet Floty Narodowej.

Art. 2.

W miarę zainteresowania morzem i handlem morskim ze strony kół gospodarczych i społecznych Komitet Floty Narodowej powołuje je do współdziałania tak, aby tworząca się żegluga polska i jej szybszy rozwój doznały przez to skutecznego poparcia.

Zgodnie z tym celem zbiera Komitet fundusze i niemi zarządza.

Art. 3.

Prezydjum Komitetu Floty Narodowej stanowią: Marszałek Sejmu, jako przewodniczący, dalej Marszałek Senatu, Prezes Rady Ministrów, względnie jego zastępca, oraz Prezes Sejmowej Komisji Morskiej. Nadto w skład Komitetu wchodzą: Prezes Sejmowej Komisji Przemysłowo-Handlowej, Minister Spraw Wojskowych, Minister Przemysłu i Handlu, Minister Komunikacji oraz Minister Robót Publicznych.

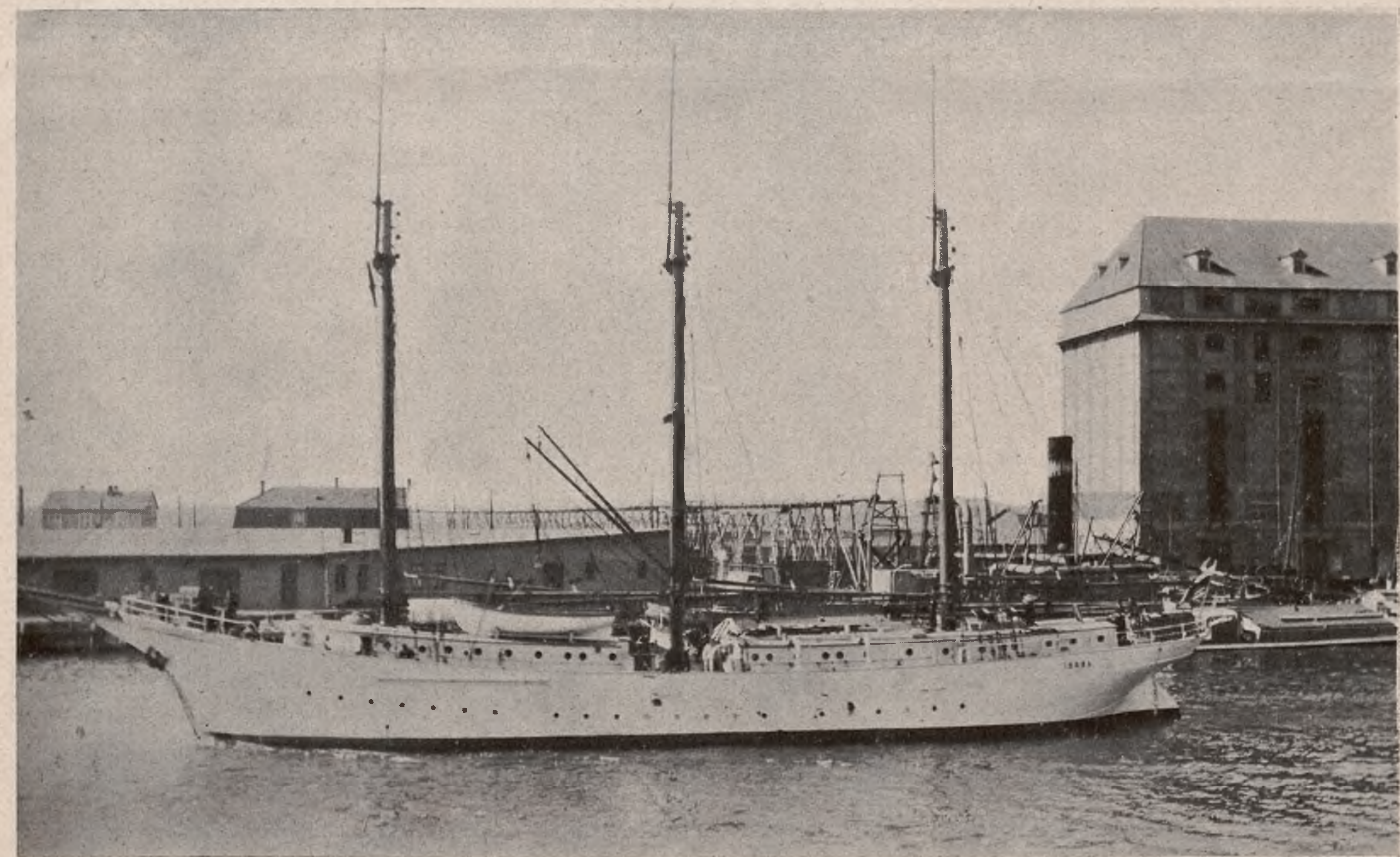
W razie potrzeby zaprasza Prezes Komitetu na posiedzenie innych przedstawicieli Sejmu i Rządu.

Mandaty przedstawicieli Sejmu i Senatu w Komitecie Floty Narodowej trwają przez kadencję parlamentarną i to aż do ukonstytuowania następnego Sejmu i Senatu.

Art. 4.

Komitet powoła do swego grona delegatów izb handlowych oraz przedstawicieli innych instytucyj zainteresowanych w handlu morskim. Nadto może Komitet kooptować jeszcze inne osoby, działające na polu społecznem lub naukowem zgodnie z celami Komitetu.

Celem skuteczniejszego wykonywania prac Komitetu Floty Narodowej mianuje się członków wspierających. Członkiem wspierającym może być każda osoba fizyczna lub prawna, opłacająca na cele Komitetu odpowiednią wkładkę. Członkowie wspierający, zasłużeni dla rozwoju floty morskiej, mogą być mianowani członkami honorowymi Komitetu Floty Narodowej.



O. R. P. „Iskra“ w Gdańsku.

Członkowie wspierający mogą dorywczo lub na stałe łączyć się w koła miejscowe. Kategorje członków wspierających, ich prawa i obowiązki, wysokość wkładek, prawo noszenia odznak, oraz sposób działania kół miejscowych, określi regulamin, wydany przez Komitet Floty Narodowej.

Art. 5.

Posiedzenia Komitetu są wyznaczane przez prezesa lub jego zastępcę. Uchwały, zapadłe na posiedzeniach, są ważne niezależnie od liczby uczestników.

Art. 6.

Sprawozdania kasowe i wykonawcze podaje Komitet do publicznej wiadomości co pół roku. Do kontroli kasowej i administracyjnej działalności Komitetu ustanawia się komisję rewizyjną, w skład której prezes Komitetu zaprasza: przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli, jednego członka Komitetu Floty Narodowej z poza Wydziału Wykonawczego, oraz trzech przedstawicieli największych miast polskich. Komisja rewizyjna może zaprosić do współpracy rzeczoznawcę.

Art. 7.

Wykonanie uchwał Komitetu należy do Wydziału Wykonawczego, składającego się z 5 ciu osób, które Komitet wyłania ze swego składu. Wydziałowi Wykonawczemu przewodniczy wiceprezes Komitetu.

Art. 8.

Członkowie Komitetu Floty Narodowej nie pobierają wynagrodzenia za udział w pracach Komitetu.

Art. 9.

Pod kierunkiem Wydziału Wykonawczego jest czynne biuro Komitetu. Szef biura w charakterze referenta spraw bieżących ma udział w posiedzeniach Komitetu z głosem doradczym. Koszty utrzymania biura ponosi Skarb Państwa z budżetu Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Art. 10.

Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia, równocześnie tracą moc obowiązującą przepisy ustawy z dn. 26 marca 1920 r. o Komitecie Floty Narodowej (Dz. Ust. Nr. 32 z r. 1920 poz. 187).

Art. 11.

Wykonanie niniejszej ustawy poleca się Ministrowi Przemysłu i Handlu.

Prezydent Rzeczypospolitej:
(—) I. Mościcki.

Prezes Rady Ministrów:
(—) J. Piłsudski.

Minister Przemysłu i Handlu:
(—) E. Kwiatkowski.

Z WARSZAWSKIEGO KOŁA FLOTY NARODOWEJ



inż. Z. Słomiński, prezydent m. st. Warszawy, przewodniczący zarządu Warszawskiego Koła Floty Narodowej (p. str. 12).

STANISŁAW TOMCZAK:

STAN ORGANIZACYJNY KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

Powołany do życia ustawą sejmową z dn. 16 lutego 1927 r. dla spełnienia gigantycznego zadania, wybudowania drogą składek floty morskiej, Komitet Floty Narodowej z przyczyn natury czysto technicznej nie mógł odrazu przystąpić do organizacyjnej pracy. Na okres pracy przygotowawczej, jak uzyskanie lokalu biurowego, ryczałtu pocztowego, druków i t. p. możemy zaliczyć prawie całe pierwsze półrocze z egzystencji Komitetu Floty Narodowej.

Po zmontowaniu aparatu Centraln. Biura K. F. N. przystąpiono do pracy na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Niezależnie od niepomyślnych warunków dla rozwoju K. F. N. jak okres przedwyborczy, małe uświadomienie i zainteresowanie się wśród szerszych warstw społecznych zagadnieniami i potrzebami, związanemi z posiadaniem wybrzeża morskiego, Komitet Floty Narodowej systematycznie obejmował akcją swoją coraz szersze kręgi.

Pierwszym etapem tej pracy było pozyskanie większej ilości członków korespondentów we wszystkich częściach ziem Państwa Polskiego. Byli to pierwsi pionierzy i apostołowie idei Komitetu Floty Narodowej. Następnie zaczyna się okres tworzenia Kół miejscowych, dla utrwalenia akcji Komitetu w poszczególnych ośrodkach miejskich i wiejskich. Dla udoskonalenia funkcjonowania Kół i wzmocnienia ich żywotności organizacyjnej, wyłoniła się konieczność powołania Komitetów Wojewódzkich. Zadaniem Komitetów Wojewódzkich jest czuwanie nad racjonalną pracą Komitetów powiatowych i Kół miejscowych. Na czele Komitetów Wojewódzkich stają pp. Wojewodowie, powiatowym zaś Komitetom przewodniczą pp. Starostowie, do zarządu Kół miejscowych wchodzą najwybitniejsi przedstawiciele danej miejscowości. W niedalekiej przyszłości, bo już na początku roku 1929, akcja organizacyjna K. F. N. obejmie ostatecznie cały teren ziem Rzeczypospolitej Polskiej; nie będzie zakątka w kraju, gdzieby nie powiewała flaga K. F. N. a dzięki temu każdy obywatel polski będzie miał możność i łatwość zostania jego członkiem. Nie wątpimy, że każdy z nich wypełni swój obowiązek wobec Państwa. Bilans pracy organizacyjnej K. F. N. do dn. 1 listopada r. b. podajemy poniżej:

Koła Komitetu Floty Narodowej istnieją w następujących powiatach:

WOJ. BIAŁOSTOCKIE:

pow. Bielski Podl. 1
„ Grodzieński 1
„ Wysoko Mazow. 1

WOJ. KIELECKIE:

pow. Będziński 1
„ Częstochowski 1
„ Kielecki 1
„ Miechowski 18
„ Opatowski 1

WOJ. KRAKOWSKIE:

pow. Bielski 1
„ Gorlicki 4
„ Myśleniecki 1
„ Nowo-Sądecki 1
„ Tarnowski 1

WOJ. LUBELSKIE:

pow. Bielski 1
„ Garwoliński 1
„ Konstantynowski 1
„ Krasnystaw 2
„ Lubartów 2
„ Łukowski 1
„ Siedlecki 1
„ Tomaszowski 2
„ Włodawski 1

WOJ. LWOWSKIE:

pow. Dobromilski 1
„ Drohobycki 1
„ Gródecki 1
„ Jarosławski 1
„ Kolbuszowski 1
„ Krosnowski 1
„ Lwowski 3
„ Samborski 1
„ Sanocki 1
„ Starosanborski 1

WOJ. ŁÓDZKIE:

pow. Brzeziński 1
„ Łódzki 2
„ Radomskowski 2

WOJ. NOWOGRÓDZKIE:

pow. Nowogródzki 1
„ Stołpecki 1

WOJ. WILEŃSKIE:

pow. Brasławski 1
„ Mołodeczański 1
„ Postawski 2

WOJ. POLESKIE:

pow. Brzeski 1
„ Drohiczyński 1
„ Kamień Kosz. 1
„ Łuniniecki 1
„ Piński 1
„ Sarneński 2
„ Stoliński 2

WOJ. POMORSKIE:

pow. Chełmiński 4
„ Chojnicki 1
„ Działdowski 1
„ Gniewski 1
„ Grudziądz 2
„ Kartuski 4
„ Kościerski 1
„ Sępoliński 13
„ Starogardzki 1
„ Świecki 2
„ Tczewski 1
„ Toruński 2
„ Tucholski 1
„ Wąbrzeski 1
„ Wejherowski 5

WOJ. POZNAŃSKIE:

pow. Bydgoski 2
„ Chodzieski 1
„ Gostyński 3
„ Inowrocław 1
„ Międzychodz. 3
„ Mogileński 2
„ Ostrowski 2
„ Pleszewski 1
„ Poznański 1
„ Szubiński 1
pow. Śremski 1
„ Wolsztyński 1

WOJ. STANISŁAWOWSKIE:

pow. Bohorodczański 1
„ Doliniecki 2
„ Kałuski 1
„ Kołomyjski 1
„ Peczeniżyński 1
„ Turecki 1

WOJ. ŚLĄSKIE:

pow. Bielski 1
„ Katowicki 9
„ Pszczyński 1
„ Rybnicki 1
„ Świętochłowice 17
„ Tarnogórski 3

WOJ. TARNOPOLSKIE:

pow. Podhajecki 1
„ Przemyślański 1
„ Tarnopolski 1
„ Zbaraski 1
„ Złoczowski 3

WOJ. WARSZAWSKIE:

pow. Nieszawski 1
„ Puławski 3
„ Rypiński 1
„ Sierpecki 1
„ Skierniewicki 1
„ Sochaczewski 1
„ Warszawski 1

WOJ. WOŁYŃSKIE:

pow. Dubieński 1
„ Kostopolski 2
„ Krzemieniec 6
„ Lubomelski 1
„ Łucki 1
„ Równieński 4
„ Zdołbunów 1

Razem . . . 218

OKÓLNIKI CENTRALNEGO BIURA KOM. FLOTY NARODOWEJ

DO KÓŁ MIEJSCOWYCH KOM. FLOTY NAROD.

Chcąc w możliwie szybkim czasie zebrać odpowiednie fundusze na budowę floty, Komitet Floty Narodowej wprowadza w życie tak zwane znaczki (nalepki).

Akcja ta winna objąć jaknajszersze kręgi w społeczeństwie i dlatego też gorąco prosimy o zajęcie się rozsprzedażą znaczków wśród organizacyj społecznych, handlowych, przemysłowych i poszczególnych osób.

Celem jaknajwiększej propagandy i popularyzacji Komitetu Floty, przesyłamy stałe afisze i prosimy rozdać je instytucjom celem wywieszenia ich w miejscach najbardziej ruchliwych i widocznych tak, aby nie uległy szybkiemu zniszczeniu.

Nadmieniamy również, że przesyłamy do tamtejszego kina kliszę propagandową do wyświetlenia.

Celem kontroli prosimy o zawiadomienie nas, czy klisza jest wyświetlana.

Załączamy również broszurki propagandowe i ulotki, celem rozpowszechnienia.

Pozwolimy sobie przy sposobności prosić, aby każde Koło Miejscowe K.Fl.N. organizowało wszelkiego rodzaju imprezy dochodowe, co jest wskazane z punktu propagandowego i finansowego, gdyż pragniemy wszelkiemi sposobami zdobyć jaknajwiększe fundusze na budowę floty morskiej.

Sekretarz Generalny K. Fl. N.
Gen. M. Zaruski.

DO WSZYSTKICH CZŁONKÓW-KORESPONDENTÓW K. FL. N.

Przesyłamy w załączeniu broszurę propagandową Komitetu Floty Narodowej i ulotkę „Słuchaj Polsko“ celem rozpowszechnienia wśród społeczeństwa jednocześnie nadmieniamy, że może ona również posłużyć do odczytania zamiast ewentualnego przemówienia, czy zagajenia akademji, odczytu lub zebrania.

Komunikujemy również, iż odznaki i wzory umundurowania są już wykonane i przypominamy, iż wszelkie wskazówki co do ich noszenia znajdują się w Regulaminie K. Fl. N. § A punkt 2. Wzory w załączeniu przesyłamy, zaś na odznaki prosimy przesyłać zapotrzebowanie.

Jednocześnie wyjaśniamy, że cena każdej odznaki wynosi 1 zł. 50 gr., że od sprzedaży odznak żadnych procentów na rzecz sprzedających nie przewiduje się, gdyż odznaki są w możliwie najniższej cenie, a wykonane są ze srebra, masywne oksydowane z promieniami ażur, na metalowych zakrętkach.

Przy wpłaceniu sumy według listy wkładek prosimy o czytelne wypisywanie tego nazwiska, na które jest wystawiona legitymacja na odwrocie odcinka pocztowego i wyraźne nadmienienie, jaka kwota odnosi się do listy wkładek, a jaka jest należnością za odznaki.

Flagi, o wykonanie których pertraktacje są w toku, roześlemy po ich wykonaniu, jednakże terminu nie możemy wyznaczyć.

Pozwalamy sobie przytem prosić W.Pana o jednoczesne przesyłanie zebranych kwot z listą wkładek, gdyż w ten sposób unikamy zbędnej korespondencji, jak i reklamacji (dotyczy tych Panów Członków korespondentów, którzy tego nie przestrzegają). Prosimy również o zwracanie uwagi członkom wpłacającym, ażeby kwity tymczasowe, w razie reklamacji, wrzucali nie do skrzynki nie wcześniej, jak po upływie 6 tygodani od daty wpłacenia, stosownie do umieszczonej uwagi na kwitach.

Prócz tego prosimy o zwrot nieważnych legitymacyj zeszłorocznych do wymiany na nowe.

W końcu prosi WPana o stałe utrzymywanie kontaktu z Miejscowem Kołem K. Fl. N. (oile takie na tamtejszym terenie istnieje ewentualnie po jego powstaniu), gdyż tylko planowo rozwinięta działalność daje możność zapoznania społeczeństwa z koniecznościami budowy własnej floty morskiej, której brak powoduje to, iż płacimy zagranicy za przewóz towarów do Polski 300 miljonów złotych rocznie.

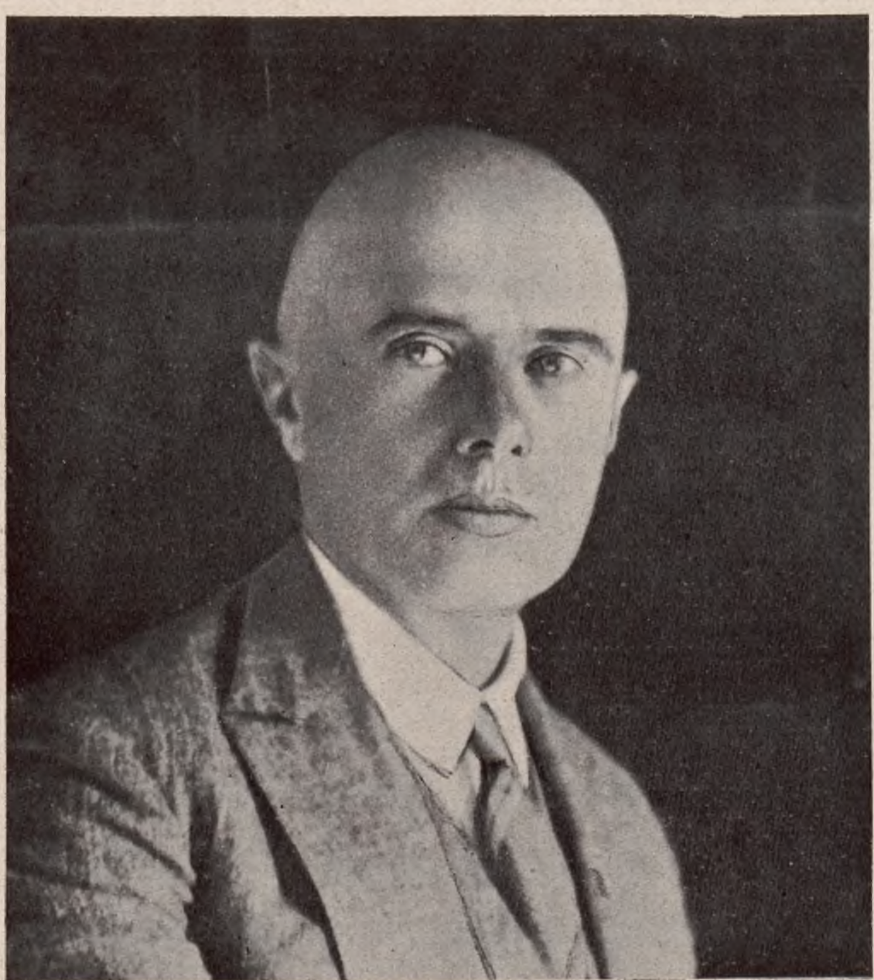
Podając do wiadomości powyższe dane, pokładamy nadzieję, że zechce WPan mieć na uwadze, co niewątpliwie przy intensywnej pracy WPana przyczyni się do ofiarności społeczeństwa, a temsamem do szybszego zebrania funduszów na zakup statków morskich.

W tak koniecznej i pożytecznej pracy dla Państwa oraz obywateli „Szczęść Boże".

Za sekretarza generalnego K.Fl.N.
Józef Kąkolewski.

POSIEDZENIE ZARZĄDU KOŁA WARSZAWSKIEGO

Pod przewodnictwem prezydenta m. st. Warszawy p. inż. Z. Słomińskiego odbyło się w dn. 25 października r.b. posiedzenie zarządu Koła Warszawskiego K. F. N. Omawiane były sprawy racjonalnej pracy organizacyjnej na terenie Warszawy, wybudowanie propagandowego kiosku, rozszerzenie biura Koła Warszawskiego i in.



Dr. Mikołaj Kwaśniewski, wojewoda tarnopolski, prezes komitetu wojewódzkiego Floty Narodowej (p. str. 13).

Na zebraniu byli obecni pan prezydent inż. Słomiński, sekr. gen. K. F. N. p. gen. Marjusz Zaruski, prezes Syndykatu Dziennikarzy p. Z. Dębicki, dyrektor Banku Polskiego p. Mieczkowski, szef centralnego biura K. F. N. p. Józef Kąkolewski, kierownik biura Koła Warsz. p. T. Rolke.

DO WSZYSTKICH ODDZIAŁÓW LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ ZAGŁĘBIA WĘGLOWEGO.

Rada Okręgowa Zagłębia Węglowego, wybrana na Zjeździe Delegatów z dn. 31 maja b.r. uchwaliła na posiedzeniu z dn. 1.IX b.r. ukonstytuować się jako Okręgowy Komitet Floty Narodowej. Stosując się tem do uchwały Zjazdu Delegatów oraz życzenia p. Wojewody dr. Grażyńskiego, który pismem z dn. 17.II b.r. L. Rp. I. 404, wyraził również życzenie, aby Liga M. i Rz. wzięła udział w pracach Komitetu Floty Narodowej na terenie Województwa Śląskiego.

Pismem z dn. 10.IX b.r. Nr. 4026. Generalny Sekretarjat Komitetu Floty Narodowej w Warszawie, zatwierdził uchwałę tut. Rady Okręgowej i zamianował takową Okręgowym Komitetem Floty Narodowej Zagłębia Węglowego, z prawem działalności na obszarach Wojew. Śląskiego i Kieleckiego.

W związku z powyższem zwracamy się do wszystkich Oddziałów Ligi M. i Rz. Zagłębia Węglowego, z gorącem wezwaniem, by Zarządy Oddziałów ukonstytuowały się jako miejscowe Komitety Floty Narodowej, gdzie takich jeszcze niema, zaś tam, gdzie istnieją i Koła Kom. Fl. Nar. i Oddziały Ligi M. i Rz. zaleca się porozumieć z odnośnym zarządem Kom. Fl. Nar., by obydwie instytucje zjednoczyć. Odnośne uchwały Zarządów Oddziałów Ligi M. i Rz. prosimy nadsyłać do tut. Rady Okręgowej, która prześle je do Centrali do zatwierdzenia.

Jednocześnie wzywamy P.T.Oddziały do podjęcia intensywnej akcji na rzecz Kom. Fl. Nar. w kierunku zjednywania członków wspierających oraz zbierania funduszów, które należy przekazywać do centrali K. Fl. N. przez P. K. O. Konto czekowe 30. Zaleca się, aby każdy członek Ligi M. i Rz. wpisał się również na członka Komitetu Floty Narodowej, przyczem nadmieniamy, że najniższa składka członkowska wynosi 1 zł. rocznie, co naszem zdaniem zbytnio nie obciąży budżetu członków.

Wierząc, że Oddziały Ligi M. i Rz. przyczynią się wydatnie do rozwoju akcji na rzecz Kom. Fl. Nar., przesyłamy serdeczne „Szczęść Boże“ w pracy dla rozwoju Floty Ojczystej.

Za Radę Okręgową
Komitet Floty Narod. Zagłębia Węglow.

(—) Inż. J. Kiedroń.

DO WSZYSTKICH KORESPONDENTÓW MIEJSCOWYCH FLOTY NARODOW. ZAGŁĘBIA WĘGLOWEGO.

Rada Okręgowa Zagłębia Węglowego, wybrana na Zjeździe delegatów z d. 31 maja b. r., uchwaliła na posiedzeniu z d. 3.IX b. r. ukonstytuować się jako Okręgowy Komitet Floty Narodowej. Stosując się tem do uchwały Zjazdu Delegatów oraz życzenia p. wojewody dr. Grażyńskiego, który pismem z dn. 17.II b. r. L. Rp. 404, wyraził również życzenie, aby Liga M. i Rz. wzięła udział w pracach Komitetu Floty Narodowej na terenie województwa śląskiego.

Pismem z dn. 10.IX b. r. Nr. 4029, Generalny Sekretarjat Komitetu Floty Narodowej w Warszawie, zatwierdził uchwałę tut. Rady Okręgowej i zamianował takową Okręgowym Komitetem Floty Narodowej Zagłębia Węglowego, z prawem działalności na obszarach województwa śląskiego i kieleckiego.

W związku z powyższem, zwracamy się z gorącem wezwaniem do P. T. Komitetów miejscowych i korespondentów Komitetu Floty Narodowej, aby rozwinęli usilną propagandę na rzecz Komitetu Floty Narodowej, w kierunku zjednywania członków wspierających oraz zbierania funduszów, które należy przekazywać do centrali K. Fl. N. na konto P. K. O. Nr. 30.

Jednocześnie wzywamy tych korespondentów, którzy akcji tej rozwinąć nie mogą z tych czy innych powodów, aby otrzymany materjał propagandowy zwrócili bezpośrednio do Generalnego Sekretarjatu Komitetu Floty Narodowej, Warszawa, Elektoralna 2.

Wierząc, że P. T. korespondenci i Komitety miejscowe przyczynią się wydatnie do rozwoju akcji na rzecz Komitetu Floty Narodowej, przesyłamy serdeczne „Szczęść Boże" dla rozwoju Floty Ojczystej.

Za Radę Okręgową
Komitet Fl. Narod. Zagłębia Węglowego
(—) inż. J. Kiedroń.
Sekretarz: *Tyszel.*

KRONIKA K. FL. N.

KONFERENCJA W MIN. SPR. WEWN.

W dniu 16 października b. r. sekretarz generalny K. Fl. N. p. generał Marjusz Zaruski odbył dłuższą konferencję z panem ministrem gen. Sławoj-Składkowskim w sprawie rozwoju akcji organizacyjnej K. Fl. N.

KONFERENCJA Z P. MARSZAŁKIEM SEJMU IGN. DASZYŃSKIM.

W dniu 19 października b. r. przewodniczący K. Fl. N. p. Marszałek Sejmu Ignacy Daszyński odbył konferencję z sekretarzem gen. K. Fl. N. p. gen. M. Zaruskim na temat aktualnych zagadnień z życia organizacyjnego Komitetu.

KONFERENCJA PRASOWA.

Staraniem Koła Warszawskiego urządzona odbyła się dn. 12 b.r. w sali recepcyjnej Ministerstwa Przemysłu i Handlu konferencja prasowa. Oprócz licznych przedstawicieli prasy w konferencji brali udział p.p. minister inż. E. Kwiatkowski, prezydent m. st. Warszawy inż. Z. Słomiński, sekretarz generalny K. Fl. N. generał M. Zaruski, prezes Syndykatu Dziennikarzy Z. Dębicki.

WOJEWÓDZKI K.F.N. W TARNOPOLU

Pod przewodnictwem p. starosty Malickiego, odbyło się dn. 26 września 1928 r. zebranie konstytuujące Wojewódzkiego Komitetu Floty Narodowej, na którem wybrano następujący zarząd: przewodnicz. p. wojewodę d-ra Kwaśniewskiego, zastępcę p. gen. Dowoyno-Sołłohuba, skarbnika Jana Oskwarka, zastępcę skarbnika Tadeusza Leszczyńskiego, sekretarzem Leona Jarosławskiego, członkami Komitetu: Wiktora Czarkowskiego, Galejewskiego, Jana Choińskiego, Dzieduszyckiego, ks. d-ra Ratusznego, ks. kanonika Gromnickiego, insp. Władysława Goździewskiego, starostę tarnopolskiego Malickiego, starostę złoczowskiego Dorosza, starostę czortkowskiego Fedorowicza, Leopolda Halubowicza, Ludomira Ostrowskiego.

Na posiedzeniu tem ustalono również regulamin działalności i jego organizację.

DO PRZEWODNICZĄCYCH KÓŁ.

P. przewodniczący Kół Komitetu Floty Narodowej, którzy z jakichkolwiek powodów ustępują z zajmowanego stanowiska powinni zwołać nadzwyczajne zebranie Koła, wybrać nowego przewodniczącego i powiadomić o tem Komitet.

Nowopowstające Koła winny niezwłocznie po ukonstytuowaniu się zawiadomić Kom. Fl. Nar. o swem powstaniu, przesyłając jednocześnie protokół posiedzenia, ewentualnie skład zarządu.

ODPOWIEDZI I POWIADOMIENIA.

KOŁO KOM. FL. NAR. W SAMBORZE.

Prosimy o wybór nowego przewodniczącego, i przesłanie listy członków zarządu do zatwierdzenia.

KOŁO SZKOLNE IM. ŚW. ANNY WE LWOWIE.

Prosimy o nadesłanie listy członków zarządu ewentualnie wiadomości, kto stoi na czele szkolnego Koła.

W tych dniach zostały zatwierdzone przez Centralę K. Fl. N. następujące nowopowstałe koła: w gminie Dziatkiewicze pow. Rowieński i w Aleksandrowie. Do zarządu koła w Dziatkiewiczach weszli p.p. Zygmunt Koprowski, Kazimierz Cywiński, Józef Jaren, Antoni Szymsa, Sta-

nisław Grekowicz, Auksenty Stepaniuk. Zarząd koła w Aleksandrowie składa się z pp. Aleksander Bengsza, Teofil Lewandowski, Michał Bertraum, Kazimierz Radomański.

Pracą swoją wyróżnili się dotychczas następujący p. p. członkowie korespondenci.

WARSZAWA:

Modzelewski Zygmunt,
Gen. Zaruska Iza,
Zacharowa Zofja,
Narkiewicz Kazimierz.

MIEJSCY:

Gorgolewski Jan, Jarocin,
Leśniewski Jan, Starachowice p. Wierzbnik
Paluch Stefan kpt., Poznań 57 p. p.,
Maciejewski Waler., Rawicz.

WIEJSCY.

Walasz Jan, Bielszowice,
Moskwiński Zygm., Kobyłka,
Waśniewski Fel., Rydułtowy,
Hulewicz Wacław, Popowo-Toruńskie.

ZWIĄZEK SYNDYKATÓW DZIENNIKARZY POLSKICH DLA FLOTY NARODOWEJ

Zarząd związku syndykatów dziennikarzy polskich na posiedzeniu dn. 11 b. m. powziął uchwałę następującą:

„Uznając doniosłość inicjatywy p. ministra przemysłu i handlu oraz widząc w działalności Komitetu floty narodowej zapowiedź zrealizowania dążeń narodu i państwa do stworzenia marynarki, odpowiadającej potrzebom handlu polskiego, zarząd związku syndykatów dziennikarzy polskich wzywa wszystkie syndykaty dziennikarskie: ogół zrzeszonych w tych syndykatach kolegów do gorliwego poparcia poczynań Komitetu Floty Narodowej.

„W przeświadczeniu, iż prasa polska na całym obszarze Rzeczypospolitej odegrać może rolę nietylko czynnika, informującego opinję publiczną o potrzebie posiadania przez Polskę odpowiedniego tonażu okrętowego, lecz potrafi także podnieść ogół obywateli polskich do stałego w tym kierunku wysiłku, zarząd związku prosi redakcje wszystkich dzienników o trwałe zaopiekowanie się sprawą".



Stanisław Krogulski
Inspektor szkolny pow. lipnowskiego zebrał ogólną kwotę 4.055 zł. 64 gr.

DO NAŚLADOWANIA.

Załoga kopalni Bielszowice, liczy 1175 robotników i 80 urzędników, którzy zapisali się na członków K. Fl. N., wpłacając kwotę 1.169 zł. jako wkładkę za rok 1928.

P. Stanisław Krogulski, inspektor szkolny, zebrał wśród młodzieży szkolnej i nauczycielstwa swego powiatu przy drobnych sładkach od 10 — 50 groszy ogólną kwotę 4055 zł. 64 gr.

Komitet Floty Narodowej następującym dziękuje za przysłanie niżej podanych ofiar na rzecz budowy floty:

Komenda Powiat. P.P. Brześć n/B. 20 zł., Szkoła Powszechna w Owczarach 4 zł., Dyrekcja państwowego gimnajum im. Bolesława Krzywoustego Nakło n/Notecią 207 zł., J. Gierliński kier. szkoły w Kwilczu zł. 5,60 gr, Magistrat m. Kobrynia 50 zł., Urząd gminy Majnów pow. Równe woj. Wołyńskie 35 zł. i 85 gr., Polski Przemysł Drzewny Czerski i Jakimowicz, Zwierzyniec n/W. 30 zł. miesięcznie, Powiatowy urząd szkolny I w Pszczynie zł. 19,55 gr., Dyrekcja gimnazjum „Tarbut" Brześć n/B ul. Unja Lubelska 86—20 zł, Inspektor szkoły w Zborowie 5 zł., Kolej powiatowa Krotoszyn — Pleszew 48 zł., Wójt gminy Sójki w Strzelcach zł. 24,80 gr., Urząd gminy Chozów p. Łokacze 62 zł., Szkoła Wydziałowa w Nakle n/Notecią ul. ks. Skargi № 391e zł. 33,75 gr., Urząd gminy w Sianiawce wojew. Lwowskie zł. 19,50 gr.

EKSPORT POLSKI DO JUGOSŁAWJI

W eksporcie do Jugosławji pewne artykuły, jak węgiel, żelazo i wyroby żelazne (szyny, materjały kolejowe, mostowe, blacha i tp.), nasiona zostały już dobrze wprowadzone. Wwóz ich stale wzrasta. Inne zaś jak tekstyle, oleje mineralne (nafta, benzyna, olej parafinowy), maszyny i aparaty (przeważnie maszyny tekstylne) — spadają pod względem wwozu. Pozostałe artykuły, jak papier i wyroby papierowe, włos koński, i wyroby z niego, jęczmień i owies, farby, krochmal, melasa zostają dorywczo wprowadzane na rynek bez dalszego wykorzystania tego wprowadzenia dla celów zwiększenia naszego eksportu.

Zarówno zwiększanie się eksportu niektórych artykułów, jak i spadek innych oraz ich dorywcze wprowadzanie zależy wyłącznie od doboru zastępstw na te artykuły na tamtejszym rynku i zainteresowania się samych wytwórców eksportem swoich towarów do Jugosławji.

I tak np. przemysł żelazny, posiadający dobre reprezentacje, przyniósł wyniki dobre. Węgiel, eksport którego do Jugosławji jest przeważnie przeprowadzany przez dobrze zorganizowaną centralę wiedeńską, mającą tu swoich odpowiedzialnych materjalnie przedstawicieli, również dał b. dobre wyniki. Nasiona dobrze są reprezentowane przez miejscowych kupców doskonale rynek jugosłowiański znających — sam zaś artykuł można zaliczyć do poszukiwanych w Jugosławji (rzepak i buraki cukrowe).

Spadek wwozu tekstyli należy tłomaczyć tem, że konkurencja udziela dłuższych kredytów (od 3—6 miesięcy) podczas, gdy nasze firmy zaczęły go udzielać dopiero w ostatnich czasach. Z powiększeniem kredytów polskie tekstyle da się z powodzeniem wprowadzić w większych ilościach na tutejszy rynek.

Co się tyczy wwozu maszyn włókienniczych, to fabrykanci białostoccy w latach 1925, 1926 i 1927 przystępowali do spółek z miejscowymi fabrykantami, wnosząc zamiast kapitału maszyny. Obecnie ruch ten się zmniejszył, a nowych maszyn Polska do Jugosławji sprowadzać nie może. Prócz tego zaś w jugosłowiańskiem przemyśle tekstylnym daje się odczuć pewien kryzys.

Spadek wwozu olejów mineralnych powstał prawdopodobnie wskutek opanowania rynku jugosłowiańskiego przez koncerny „Shell" i „Standard Oil Company", mających swoje źródła w Rumunji, skąd Dunajem szlepami sprowadzają towar do Jugosławji, nie mogąc mieć wskutek taniego transportu innej konkurencji, jak wzajemnej między sobą. Polska bez wielkich ofiar nie mogłaby z niemi konkurować na dużą skalę, ma jednak możność zbytu tego artykułu stałym odbiorcom innych polskich produktów, utrzymując w ten sposób poziom normalnego wwozu (np. z r. 1925) i nie dając się przez to całkowicie wycisnąć z rynku jugosłowiańskiego.

Odnośnie parafiny, której wartość wwozu zmniejszyła się w I półroczu r. b. w porównaniu z tym okresem czasu roku zeszłego, należy stwierdzić fakt, że zmniejszyła się również ogólna wartość wwiezionej parafiny z 0.15 na 0.12% wartości całego wwozu w tym czasie.

Ilościowo jednak wwóz ten wzrósł z 543.367 kg. w I półr. roku zeszłego do 636.562 kg. w r. b. polskiej parafiny, oraz z 732.410 kg. do 877.554 całej parafiny do Jugosławji wwiezionej.

Jest to dowodem, że cena w tym okresie czasu spadła podczas, gdy w chwili obecnej produkt ten jest na rynku poszukiwany, gdyż na składach jest go niewiele i cena jego waha się od 14—15 dol., za 100 kg. czyli, że w porównaniu z 1927 r. znacznie wzrosła (10 dol.).

Polska może w zupełności opanować rynek jugosłowiański, gdyż ani amerykańska, ani angielska parafina konkurować z naszą ze względu na drogi transport nie może (przez Saloniki i Tryjest), jakością zaś ani jednej, ani drugiej nie ustępuje. Należałoby tylko zwrócić baczniejszą uwagę na możność zwiększenia polskiego eksportu, drogą wyszukiwania przez sprężystych przedstawicieli coraz szerszych źródeł zbytu oraz całkowitego wyeliminowania jeszcze w tej chwili niezbyt silnej na terenie tamtejszym konkurencji.

Co się tyczy innych artykułów, dorywczo tylko na rynek jugosłowiański wprowadzanych, możnaby przy stałym obserwowaniu konjunktur na rynku tym, artykuły te wprowadzać rokrocznie, choćby nawet w małych ilościach, dając w ten sposób coraz lepiej poznawać nasz towar i powoli zajmować stałe miejsce w szeregu importerów zagranicznych.

W sprawie eksportu narzędzi rolniczych, do tej pory żadnych konkretnych rezultatów nie dało się zauważyć. Artykuł ten przy pewnem forsowaniu na rynek jugosłowiański, mając dobrego przedstawiciela możnaby bezwzględnie utrzymać. Naogół Polska zaczyna zwracać w Jugosławji uwagę swoim wysuwaniem się na coraz lepsze miejsce w statystyce wwozu, byłoby więc bardzo pożądanem, aby nasze sfery gospodarcze starały się wszelkiemi siłami nietylko miejsce to utrzymać, ale z roku na rok polepszać na wzór Czechosłowacji, która zajmuje dzisiaj pierwsze miejsce spychając z niego Austrję, Włochy i Niemcy — tembardziej, że wszelkie szanse ku temu posiadamy.

NAJWAŻNIEJSZE ARTYKUŁY POLSKIEGO EKSPORTU DO JUGOSŁAWJI

według wartości w tysiącach dinarów.

Nazwa artykułu	1926 r.	1927 r.	I półr. 1928 r.
Węgiel, antracyt, koks . .	29.778	21.121	16.372
Oleje mineralne (nafta, benzyna, olej paraf. . .	2.368	2.323	małe ilość
Wosk ziemny, parafina . .	12.357	8.213	3.341
Bawełna i wyroby bawełn.	2.579	1.459	1.475
Wełna i wyr. wełniane . .	7.325	5.492	2.302
Len, konopie i wyr. z nich	6.350	359	małe ilość
Żelazo i wyr. żelazne . .	10.785	52.029	77.421
Materje nieorganicz. (przeważnie sól)	80	554	małe ilość
Materjały wybuchowe . .	—	882	—
Wyroby z drzewa . . .	—	106	—
Papier i wyr. z papieru .	603	818	—
Produkty przem. roln. (przeważnie krochmal, melasa)	—	721	—
Maszyny i aparaty . . .	11.372	5.329	1.389
Nasiona zawierające olej i inne nasiona	887	4.734	4.861
Szerść i wyroby z szerści zwierzęcej	220	785	małe ilość
Farby.	331	544	„
Zboże (jęczmień i owies)	1.390	nieznaczne ilości	
Inne towary w ilosc. poniżej stu tys. dinarów roczn. wwozu.			
Ogółem . . .	88.756	107.675	114.118

Pie.

POWSTANIE T-WA SPÓŁDZIELCZEGO BUDOWY OKRĘTU PROPAGANDOWEGO

Wysuwająca się dziś na czoło zagadnień państwowych sprawa aktywizacji bilansu handlowego ma również żywy oddźwięk w szerokich sferach społeczeństwa:

Pochody młodzieży akademickiej, organizacja Ligi Samowystarczalności i t. p. odruchy przeciwko importowi, dają dowód wielkiego zainteresowania i chlubnie świadczą o rozumieniu spraw ogólnych przez nasze społeczeństwo.

Pomyślana w ten sposób defensywa, skutecznie poparta przez ogół, niewątpliwie da znaczne rezultaty, lecz całokształtu zagadnienia nie ujmuje i trudnego problematu nie rozwiąże.

W sukurs wysiłkom w kierunku powstrzymywania się od zakupu towarów obcych, przyjść winna planowa, poważnie pomyślana akcja nad rozwojem ekspansji gospodarczej, oparta nie na odruchach z natury swej krótkotrwałych, a spowodowanych poważną grozą komplikacyj gospodarczych, tylko na ujętej w ramy organizacji ciągłej pracy. Nierównie bowiem bardziej pożądanem jest uzdrowienie bilansu tą drogą, nie zaś drogą ograniczenia przywozu.

Myśleć o autarkji mogą dziś jedynie marzyciele, gdyż przywozić towary obce musimy, a jednocześnie wzmożonym eksportem równoważyć szale, dlatego też wszystkie wysiłki skierować winniśmy w tę stronę.

Cyfry polskiego przywozu dobitnie świadczą o słabej dynamice gospodarczej. Istnieją poważne, a różnorodne braki i niedomagania nad usunięciem których trzeba strawić lata i zużyć wiele sił, nie możemy przytem czekać i składać całkowitego obowiązku na państwo, które i tak uczyniło wiele dokoła stabilizacji stosunków gospodarczych i uporządkowania chaosu w handlu z zagranicą, część ciężaru i pracy musi przyjąć na swoje barki społeczeństwo.

Wychodząc z powyższych rozważań i doceniając konieczność wyjścia naszego Państwa na międzynarodowe szlaki wymiany myśli i towarów z inicjatywy prywatnej powstała przed rokiem instytucja społeczna p. n. „T-wo Budowy i Eksploatacji 1-go Polskiego Okrętu Propagandowego". Jak nazwa wskazuje T-wo ma za zadanie zbudowanie okrętu mieszczącego na swoim pokładzie próby i wzory naszej produkcji, oraz zorganizowanie aparatu pośredniczącego w nawiązywaniu kontaktu pomiędzy naszym producentem a zagranicznym odbiorcą.

Nie mniejszej również wagi przyczyną, powołanie do życia wspomnianej instytucji, była potrzeba uświadomiania społeczeństw obcych o wskrzeszonem do życia naszem młodem Państwie. Trzeba bowiem nam wiedzieć że w dobie dzisiejszej, gdy czynione są wysiłki rozwiązywania pewnych zagadnień na forum międzynarodowem, nieznajomość nas i spraw naszych przynosi nam niepowetowane straty.

Po roku blizko pracy Towarzystwo zgromadziwszy znaczne środki i pokaźną sumę doświadczeń, wchodzi obecnie w nowe stadjum organizacyjne; mianowicie uchwałą Walnego Zgromadzenia w dniu 18 października r. b. powołuje do życia Towarzystwo Spółdzielcze, mające nadal kontynuować zadania określone wyżej. Ustanowiając nową formę prawną kierowano się dwoma zasadniczemi motywami: primo, zbytnią długotrwałością realizowania zamierzeń drogą dotychczasową i secundo, nieufnością sfer kupiecko-przemysłowych do uprzedniego ujęcia sprawy. Wybierając zaś formę spółdzielni członkowie Towarzystwa chcieli podkreślić i utrzymać w całej rozciągłości społeczny charakter poczynań.

Drogą zdemokratyzowanych bardzo udziałów chce Towarzystwo pozyskać do pracy nad rozwojem ekspansji polskiej jaknajszerszej warstwy społeczeństwa i wierzy, że uświadomieniu ogółu w sprawach gospodarczych pozwoli cel osiągnąć w rychłym czasie. Wysiłkiem społeczeństwa powstanie instytucja zharmonizowana z pracami innych czynników, która da istotne i realne wyniki, a w pierwszej mierze wzbogaci ubogą naszą flotę w wielki objekt—Okręt Propagandowy, który w najdalsze strony świata zawiezie wytwory polskiego mózgu i polskich mięśni, oraz bezcenne skarby naszej ziemi.

ZAKOŃCZENIE STRAJKU W PORCIE GDYNIA.

Skutkiem zatargu pracodawców w porcie Gdynia z robotnikami portowemi wybuchł strajk.

Strajk ten w znacznym stopniu zahamował nasz eksport.

To uwypukli się zwłaszcza w zestawieniu wywozu węgla w trzech ostatnich miesiącach w tys. tonn.

Wywóz węgla	z Gdyni:	z Gdańska:
sierpień	165	439
wrzesień	197	456
październik	158	551

Na szczęście strajk ten ma się ku końcowi:

W dn. 31 października odbyła się w Ministerstwie Pracy i Opieki społecznej w obecności delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu konferencja z pracodawcami w porcie gdyńskim, a następnie z przedstawicielem Związku Zawodowego Transportowców, który w Gdyni ogłosił w dn. 22 października strajk robotników portowych (strajk objął 1.100 robotników, pobierających zł. 1,10 do 1.25 za godzinę).

Po naradach ze stronami został podpisany protokół, na mocy którego strajk został od 1 listopada odwołany. Kwestja wysokości płac i termin ich obowiązania zostały oddane do orzeczenia rozjemczego.

Pertaktacje co do reszty spornych punktów zostały przeniesione do Gdyni, gdzie do 20 listopada r. b. ma nastąpić ostateczne porozumienie.

Prenumerata: rocznie 18 zł. półrocznie 9. Dla członków K. F. N. ustępstwa.
Adres redakcji: Warszawa, ul. Próżna 8 m. 4, tel. 255-97 i ul. Elektoralna 2, tel. 30-34.
Adres administracji: Warszawa, ul. Elektoralna 2, tel. 30-34.

ZA WYDAWNICTWO: JÓZEF KĄKOLEWSKI. REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: STANISŁAW LECH-TOMCZAK.

Zakłady Graficzne „WUZET" — Miodowa 23, tel. 140-17.